La Land e il CLONE

La Series One, costruita in Inghilterra a partire dal 1948, aveva una sorella molto simile, la Minerva, realizzata invece in Belgio su licenza. Molte le affinità e qualche differenza

Sembra impossibile, eppure l'oltre mezzo secolo di successo della Land Rover è, in parte, anche figlio del caso. Dopo la seconda guerra mondiale la Rover, per recuperare fondi da destinare alla ripresa della sua produzione automobilistica, decise di lanciare la Land Rover, poi chiamata "Serie I", da tenere in produzione solo qualche anno. Poi le cose sono andate diversamente e proprio la prima Land Rover è diventato un ambito oggetto da collezionisti. Questa di Franco Picchiottini – titolare della Land Rover Team (www.landroverteam.it) specializzata nel restauro dei 4x4 inglesi.

MA CHE STORIA!

A volte le cose nascono per caso. Picchiottini stava cercando su internet un libro d'arte per la moglie, senza trovare niente. "Vediamo se trovi almeno quella Serie I che sogni da tanto!" lo provoca lei. E così lui trova davvero la sua Serie I: un esemplare del 1950, che ha restaurato e ora è in splendide condizioni.

La prima Land Rover vie-

QUANTO VALE

Una serie I perfettamente restaurata, come quella che compare nel nostro servizio, viene scambiata in Inghilterra a cifre corrispondenti a 30/40 mila euro. In Italia le quotazioni sono un po' più basse: dai 13 ai 20 mila.

LAND ROVER SERIE I Scomoda, rigida, con lo sterzo impreciso di allora e con la guida a destra, la 80 Serie I è però ancora oggi in grado di disimpegnarsi con agilità sui tracciati off-road.

❶ Il cofano motore è chiuso con ganci metallici a fissaggio rapido. ❷ Il faro di ispezione è posto a portata di mano del guidatore. ❸ Il serbatoio è alloggiato di lato sotto la carrozzeria. ❹ La trazione è posteriore, con la trazione inegrale inseribile manualmente e un primitivo dispositivo di ruota libera anteriore. Pneumatici 6.00 - 16 o 7.00 - 16 a richiesta. ❺ Le targhe di ottone avvitate sulla testata del motore. ❻ Per aprire la porta dall'esterno bisogna inserire la mano e sbloccare la leva interna. ❼ Il vano motore col grosso filtro aria. ❽ I cablaggi elettrici coi morsetti a vite. ❾ L'attacco al telaio della balestra anteriore. ❿ Il tubo di scarico corre lateralmente sotto la carrozzeria. ⓫ Molti particolari sono rimasti invariati per decenni. ⓬ La tabella dei lubrificanti consigliati. ⓭ Il biscottino di ancoraggio della balestra al telaio è essenziale.

ne presentata nel 1948 al Salone dell'Automobile di Amsterdam ed è disponibile nell'unica lunghezza del passo di 80 pollici, spinta da un motore 1,6 a benzina da 50 cavalli. Il telaio è a longheroni e traverse e la carrozzeria in alluminio. Proprio come il prototipo del 1947 che, a causa del razionamento dell'acciaio, aveva la carrozzeria costruita a mano con pannelli in lega di alluminio avanzati dalla produzione aeronautica.

La primissima Serie I aveva la griglia del radiatore sagomata attorno ai fari, mentre questo esemplare del 1950 ha già i fari inseriti nella griglia. Le sospensioni sono a ponti rigidi con molle a balestra e ammortizzatori idraulici, mentre il cambio a quattro marce ha solo la terza e la quarta sincronizzate. La trazione è posteriore con trazione anteriore inseribile e al cambio è abbinato un riduttore a due rapporti. Il motore a 4 cilindri in linea ha una cilindrata di 1595 cc, con alesaggio di 69,5 millimetri e corsa di 105 mm.

La potenza massima erogata è di 50 CV a 4000 giri/min, e la coppia massima è pari a 108 Nm a 2000 giri/min. La distribuzione è a due valvole per cilindro mosse da aste e bilancieri, con un asse a camme posto nel basamento e collegato da catena. Solo a partire dal 1952 il quattro cilindri di ▶

❶ Sul coperchio del volante, in posizione indubbiamente originale, c'è il comando del devioluci dei fari. ❷ La finitura della plancia è davvero essenziale. ❸ Il marchio Land Rover è ricavato da una fusione ed è avvitato alla calandra del radiatore. ❹ La targa del costruttore di allora "The Rover Co. Ltd". Solo in seguito Land Rover non sarà più solo un modello di fuoristrada, ma la sigla di una Casa costruttrice. ❺ Tre le leve per il cambio, le ridotte e la trazione integrale. ❻ Il quadro della stumentazione è fissato a vite per una più facile ispezione. ❼ Le targhe per il funzionamento delle ridotte e il consiglio a non usare la trazione integrale su strada. ❽ La leva del cambio ha lo snodo a vista privo di cuffia in gomma, esposto quindi agli agenti atmosferici.

1.6 litri sarà sostituito da un più potente 2 litri. Lo sterzo a vite e madrevite è meccanico senza alcuna assistenza idraulica e i freni sono a tamburo sulle quattro ruote. Come sulle Defender di oggi, sue dirette discendenti, il freno di stazionamento era già a tamburo, posto all'uscita del gruppo cambio-riduttore/ripartitore.

VIVA LA LEGGEREZZA

La Serie I è nata per lavorare nei campi e per questo è estremamente spartana. Solo acciaio e alluminio con l'unica concessione dei sedili in sky. I vetri sono scorrevoli e la maniglia della porta è solo all'interno, con un taglio nel telone per accedervi quando si è fuori dall'auto. Tanta semplicità ha i suoi vantaggi: come la facilità di pulizia, ma anche come la leggerezza. Grazie proprio al peso contenuto in 1149 kg. a vuoto, la Land Rover ha un discreto rapporto peso potenza e riesce a muoveri bene anche sui terreni a scarsa aderenza o fangosi.

Alla sua maneggevolezza contribuiscono anche le dimensioni compatte: 3,35 metri di lunghezza per 1,55 metri di larghezza, con un'altezza di 1,92 metri.

C'E' ANCHE LA SUA SOSIA

Il successo della 80 Serie I è grande e presto va al di là della Manica. Interessava alla francese Talbot, ma le trattative finirono nel nulla. Interessò anche alla belga Minerva, fondata nel 1902 e costruttrice di auto di prestigio. Questa volta la trattativa andò a buon fine e a partire dal 1951 in Belgio venne assemblata la Minerva 80, sul-

Nella vista posteriore della Serie I si nota la sponda imperniata in basso, sul telaio, per accedere al piano di carico. La Minerva invece è priva della sponda posteriore.

QUANTO VALE

Al contrario della serie I, la Minerva del nostro servizio è solo conservata. La carrozzeria è stata "rinfrescata" e i freni rifatti, ma il resto è in ottime condizioni originali. Il valore, in Italia, è di circa 12 mila euro, in Belgio dai 5 ai 7 mila.

MINERVA 80 Le differenze rispetto alla Land Rover Serie I sono evidenti: parafanghi squadrati inclinati e diversa calandra del radiatore.

la base del telaio inglese da 80 pollici. Dalla Land Rover giungevano motori, cambi e molti altri componenti meccanici, mentre la Minerva costruiva in Belgio la carrozzeria. Questa si differenzia principalmente per la diversa forma dei parafanghi anteriori, non più arrotondati ma squadrati, oltre che per la carrozzeria che non è realizzata in alluminio bensì in acciaio.

Nata tre anni dopo la Serie I, la Minerva monta il motore 2 litri e viene costuita fino al 1956. Quasi tutti gli esemplari furono destinati all'esercito, per il pattugliamento in Belgio o per servire nell'allora Congo Belga.

Furono tanto apprezzate che, benché ormai fuori produzione, continuarono a lavorare per decenni e soltanto negli anni Novanta l'esercito belga decise di pensionarle definitivamente. ■

Eugenio Martignani

❶ Sulla calandra del radiatore il logo "Minerva su licenza Rover". ❷ La plancia è la stessa della Serie I, ma con guida a sinistra. ❸ Le istruzioni per l'inserimento delle ridotte sono quelle della Land Rover. ❹ Il propulsore della Minerva è un 4 cilindri a benzina di 1997 cc. ❺ La Minerva è priva della ribalta posteriore della Serie I, ma ha la soglia del bagagliaio più bassa. ❻ Il cruscotto, nonostante il volante a sinistra e non più a destra, non ha gli strumenti con le posizioni invertite. ❼ Le luci posteriori sono differenti. ❽ La panca nel vano posteriore.